

Fordele og ulemper ved at benytte bil og kollektiv transport - Hvad siger trafikanterne?

Civilingeniør, Ph.D., Lykke Magelund; Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT)

Hvorfor benytter nogle af storbyens indbyggere bil og andre kollektiv transport mellem bopæl og arbejde? Det spørgsmål er belyst i en interviewanalyse blandt 300 indbyggere bosiddende i København og Frederiksberg kommuner. Halvdelen bruger overvejende bil mellem bopæl og arbejde, og halvdelen bruger overvejende kollektiv transport.

Valget af transportmiddel forklares kun i et vist omfang med, at trafikanterne har indlysende forskellige omstændigheder og vilkår for bolig-arbejdsrejsen. Det er hovedkonklusionen på en statistisk behandling af interviewmaterialet (litt. 1 og litt. 7). For at komme til en bedre forståelse af andre forklaringselementer, end de objektive omstændigheder rejsen er underlagt, er trafikanterne i samme interview bedt om selv, at formulere hvilke fordele og ulemper de ser ved at benytte de to transportmidler. I dette paper præsenteres resultater fra denne del af interviewet. Pladsen tillader kun en overfladisk gennemgang. Der henvises til litt. 1 for en nærmere beskrivelse.

1. Bilens fordele

Både bil- og kollektivbrugere er spurgt om, hvilke fordele de ser eller ville se ved at benytte bil mellem bopæl og arbejde. I tabel 1 er vist typen af hyppigst fremførte argumenter.

Næsten alle bilister nævner, at bilen har nogle særlige *egenskaber*, som de værdsætter: den giver frihed og fleksibilitet, og den er nem og bekvem at benytte (for en nærmere beskrivelse af indholdet i disse begreber henvises til litt. 1 samt litt. 9). Selv om disse egenskaber i et vist omfang knytter sig til de praktiske konsekvenser af at benytte bil, er det karakteristisk, at bilisterne fremhæver det som helt selvstændige værdier.

Bilister fremhæver endvidere *tidsaspektet* som positivt. I de fleste tilfælde handler det om fordelene ved at kunne få mere tid til andre ting og kun sjældent om, at hverdagen ville bryde sammen uden en bil. I nogle tilfælde handler det også om den psykologiske dimension: at tiden føles hurtigere i en bil.

Endelig nævnes af bilisterne de fordele, som knytter sig til det *man kan i bilen*: man kan være sig selv, høre musik og stresse af. Af mere praktisk karakter nævnes: at man er beskyttet i dårligt vejr, og man kan have bagage med.

Tabel 1. Fordele ved bil mellem bopæl og arbejde - ifølge trafikanterne.
 Procenter angiver andel af alle respondenter i den pågældende trafikantgruppe.

Bilister		Kollektivbrugere	
Egenskaber ved bil	81 %	Egenskaber ved bil	64 %
frihed og flexibilitet 62%		frihed og flexibilitet 66%	
bekvemst og nemt 50%		bekvemst og nemt 22%	
Tid	71 %	Tid	46 %
spare tid 69%		spare tid 38%	
undgå ventetid 10%		undgå ventetid 12%	
I bilen kan man...	52 %	I bilen kan man...	33 %
beskyttes mod vejr 21%		have bagage med 17%	
være sig selv 16%		beskyttes mod vejr 15%	
høre musik/radio 14%			
stresse af/slappe af 12%			
have bagage med 12%			
opleve køreglæde 10%			

12

Hvor betydningsfulde de forskellige argumenter er for om bilen vælges, kan man få et indtryk af ved at trække en linie til to andre spørgsmål i interviewet: argumenter for at bruge bil mellem bopæl og arbejde og argumenterne for at eje bil (litt.l). Bilens egenskaber i form af frihed og bekvemmelighed er et meget vigtigt argument. Det genfindes som et hyppigt argument både for at bruge bilen og for at eje den. Tidsaspektet genfindes som et vigtigt argument for at bruge bilen, men fremføres relativt sjældent som en årsag til at eje den. Det man kan i bilen – være sig selv, høre musik ect. - er positive bieffekter, der ikke genfindes i argumentationen for at eje og bruge bil.

15% af kollektivbrugerne svarer spontant, at de ikke kan nævne noget, som ville være positivt ved at benytte bil mellem bopæl og arbejde. Blandt de resterende kollektivbrugere fremføres i store træk de samme argumenttyper som blandt bilbrugerne. Den relative hyppighed hvormed argumenttyperne nævnes er i store træk ens i de to trafikantgrupper. Der er nuanceforskelle. Kollektivbrugerne nævner ikke så hyppigt som bilbrugerne det nemme og bekvemme ved bilbrug. Endvidere har kollektivbrugerne et mere praktisk forhold til, hvad man kan gøre i en bil. At man kan stresse af, opleve køreglæde og få privat råderum nævnes relativt sjældent af kollektivbrugerne.

Bil- og kollektivbrugere er - i meget store træk - enige om hvilke fordele, der er forbundet med at bruge bil mellem bopæl og arbejde. Argumenterne knytter sig alle til de individuelle fordele.

2. Bilens ulemper

På spørgsmålet om hvilke ulemper der er forbundet med bilbrug mellem bopæl og arbejde er argumenterne som vist i tabel 2.

Knap halvdelen af bilisterne nævner spontant, at de tænker over deres egen bilbrug og miljøhensynet. *Miljøet* er manges dårlige samvittighed. Det er et gennemgående træk i argumentationen, at det kan være vanskeligt at se nytten af selv at begrænse bilkørslen, hvis ikke også andre gør det. Flere føler sig fanget i et dilemma mellem en generel miljøholdning og den konkrete adfærd.

Tabel 2. Ulemper ved bil mellem bopæl og arbejde - ifølge trafikanterne.
Procenter angiver andel af alle respondenter i den pågældende trafikantgruppe.

Bilister		Kollektivbrugere	
Miljø	44 %	Miljø	44 %
dårligt for miljøet 31 %			
dårlig samvittighed 13 %			
Trafik og anlæg	36 %	Dyrt	35 %
megen trafik/kør 30 %			
I bilen er det...	21 %	I bilen er det...	34 %
stressende 15 %		stressende 29 %	
Dyrt	17 %	Trafik og anlæg	31 %
		megen trafik/kør	
Vinter/vejr	12 %	Parkering	22 %
		Vinter/vejr	10 %

Bilisterne nævner de *trafikale omgivelser* som et problem. Det kan være trafikken, de andre bilisters opførsel i trafikken eller udformning og kapacitet på vejanlæggene. Ikke fordi det altid er et problem, men der opstår jævnligt situationer, der opleves som ubehagelige eller generende.

En mindre gruppe nævner, at det kan være *stressende at køre bil*. Ikke fordi det altid er stressende, men der opstår situationer som kræver en særlig koncentration, der opleves som stressende. Endelig nævnes argumenter der knytter sig til, at det er *dyrt* at bruge bil samt *vejrforhold* (interviewtidspunkt vinter).

Blandt kollektivbrugerne finder man samme type af argumenter. Bilisme og miljøhensyn nævnes som modsætninger, men kollektivbrugerne har naturligt nok ikke samme samvittighedsproblem som bilisterne. At det er stressende at køre bil nævnes lidt oftere af kollektivbrugerne. En forskel mellem de to trafikantgrupper er, at kollektivbrugere oftere nævner, at det er dyrt at bruge bil samt, at *parkeringsforholdene* kan være dårlige. Det er en forventelig forskel. Blandt kollektivbrugere findes oftere personer med lave indkomster og personer med dyre/besværlige parkeringsforhold ved arbejdspladsen end blandt bilisterne (litt. 1 og litt.7).

Samlet kan om de to trafikantgruppers opfattelser af fordele og ulemper ved at benytte bil mellem bopæl og arbejde konkluderes, at de i meget store træk er ens, med undtagelse af forhold, hvor der er forskel grupperne imellem (indkomst, parkeringsforhold). Bilens fordele er, ifølge trafikanterne, individuelle. Ulemperne er kollektive.

3. Fordele ved kollektiv transport

I tabel 3 er vist hvilke fordele der fremhæves ved at benytte kollektiv transport mellem bopæl og arbejde. Over halvdelen af kollektivbrugerne nævner, det *man kan gøre*, mens man bliver transporteret: man kan stresse af, slappe af, sove, lave noget f.eks. forberede sig til dagens arbejde, læse og man kan møde andre mennesker.

Kollektivbrugerne fremhæver den *kollektive transports egenskaber*: det er nemt og bekvemt, der er en god kollektiv betjening, og den kollektive transport er som oftest pålidelig og præcis. En anden positiv egenskab, at kollektive transport er *hurtigt*, fremhæves (listet selvstændigt i tabellen).

Den kollektive transport er *billig*, eller billigere end bil, nævnes som positivt af en mindre gruppe kollektivbrugerne. *I forhold til bil* fremhæves, at man slipper for ansvaret for at køre. Der er formentlig en sammenhæng mellem argumentet om at slippe for ansvar og argumentet om at slappe af/stresse af. Endelig nævnes af kollektivbrugerne, at det er positivt ved kollektiv transport, at man ikke sviner *miljøet*.

Tabel 3. Fordele ved kollektiv transport mellem bopæl og arbejde - ifølge trafikanterne.
Procenter angiver andel af alle respondenter i den pågældende trafikantgruppe.

Kollektivbrugere		Bilister	
I kollektiv kan man... stresse af/slappe af 42% lave noget/læse 17% møde andre 15%	56%	I kollektiv kan man... stresse af/slappe af 28% lave noget/læse 14% møde andre 12%	38%
Egenskaber ved kollektiv bekvemt og nemt 27% god betjening 24% pålideligt/præcist 16%	53%	Sviner ikke miljøet	30%
Billigt	19%	Billigt	16%
Hurtigt	18%	At den er der	14%
Sviner ikke miljøet	14%	I forhold til bil ikke ansvar 10%	12%
I forhold til bil ikke ansvar 14%	14%		

Hvis man trækker en linie til et andet spørgsmål i interviewet, nemlig om årsagerne til at benytte kollektiv transport mellem bopæl og arbejde (litt. 1), kan man få en fornemmelse af betydningen af de forskellige argumenter for valg af transportmiddel. Den kollektive transports positive egenskaber - det er bekvemt og nemt, betjeningen er god, pålidelig og præcis - er argumenttyper, der genfindes hyppigt som argumenter for at benytte den kollektive transport. Argumenter der handler om, det man kan, mens man bliver transporteret - man kan læse, slappe af og møde andre mennesker - genfindes derimod ikke som hyppige grunde til at bruge kollektiv transport. Der er formentlig tale om ikke uvæsentlige bieffekter.

26% af bilisterne svarer spontant, at de ikke ser nogle fordele i at benytte kollektiv transport i bolig-arbejdsrejsen. Blandt de bilister der har positive argumenter nævnes, ligesom blandt kollektivbrugerne, det man kan gøre, mens man bliver transporteret. Man kan slappe af, læse og møde andre. Endvidere nævnes med samme hyppighed som blandt kollektivbrugerne, at kollektiv transport er billigt, og man slipper for ansvaret

for kørslen. Bilbrugerne nævner ikke argumenter, der handler om den kollektive transports egenskaber i form af bekvem, god, pålidelig og hurtig betjening. Det skal ses i lyset af, at der ikke er væsentlige forskelle i rejserelationer og kollektivt transportudbud de to grupper imellem (litt. 1 og litt. 7).

Miljøet er bilisternes dårlige samvittighed. Argumentet fremføres hyppigere blandt bilister end blandt kollektivbrugere. At den *kollektive transport eksisterer* er positivt og nævnes af en mindre gruppe bilister. Kollektiv transport opfattes som et velfærdsgode, som bilisterne godt vil være med til at betale, også selv om de ikke har tænkt sig at bruge den. Det giver også en tryghed at vide, at der er transportmuligheder, hvis f.eks. bilen er på værksted.

Bilisterne ville, i overensstemmelse med kollektivbrugere, synes om at kunne slappe af, læse og møde andre mennesker i den kollektive transport. Derimod nævner de ikke den kollektive transports gode egenskaber i form af bekvem, nem, god, pålidelig og præcis betjening. Det forklares ikke med forskelle i kvaliteten af det kollektive transportudbud mellem bopæl og arbejde i de to trafikantgrupper, men er udtryk for forskellige opfattelser af den kollektive transports egenskaber.

4. Ulemper ved kollektiv transport

I tabel 4 er vist de ulemper der fremhæves ved at benytte kollektiv transport mellem bopæl og arbejde.

Forsinkelser og/eller *upålidelig drift* er den negative egenskab, som flest kollektiv-brugere nævner. Ikke fordi det sker dagligt eller ofte, men når det sker, giver det anledning til megen irritation. Irritationen knytter sig både til oplevelser i forbindelser med strejker og til småforsinkelser. Et særligt irritationsmoment er, når der ikke gives oplysninger om uregelmæssigheder.

Fyldte busser og tog (i de fleste tilfælde busser) nævnes af knap halvdelen af kollektiv-brugerne som negativt. Irritationen over de fyldte busser handler om ikke at kunne få en siddeplads eller, at bussen kører forbi uden at samle passagerer op. Det handler også om, at det er ubehageligt at blive skubbet og maset. Det er ubehageligt at komme så tæt på mennesker, man ikke har bedt om at komme tæt på.

Kollektivbrugere angiver negative forhold som knytter sig til *materiel, indretning* og særligt klima og lugt i kollektive transportmidler. *Chaufførene* kan optræde uvenligt eller ligefrem uhøfligt. Kun få giver udtryk for, at chaufførene generelt er uvenlige. I de fleste tilfælde er det enkelte episoder, der har sat sig i erindringen, og som i det samlede billede af den kollektive transport tæller på negativsiden.

Tabel 4. Ulemper ved kollektiv transport mellem bopæl og arbejde -ifølge trafikanterne.
Procenter angiver andel af alle respondenter i den pågældende trafikantgruppe.

Kollektivbrugere		Bilister	
Egenskaber ved kollektiv upålideligt/upræcist 55 %	59 %	Tager lang tid samlet rejsetid 49 % ventetid 30 %	67 %
Fyldte busser/tog	47 %	Egenskaber ved kollektiv upålideligt/upræcist 31 % at skulle skifte 14 %	52 %
Materiel og indretning klima/lugt 10 %	30 %	Fyldte busser/tog	38 %
Tager lang tid	19 %	I forhold til bil ikke frihed/flexibilitet 24 %	29 %
Chaufførene opførsel og fremtræden 15 %	17 %	Dyrt	15 %
Dyrt	11 %	Materiel og indretning	12 %

Det nævnes at kollektiv transport tager *lang tid* og det er *dyrt*. Tids- og prisaspektet blev under fordele nævnt af nogenlunde lige så store grupper.

Bilbrugerne nævner, med nogenlunde samme hyppighed som kollektivbrugerne, at kollektiv transport er upålidelig, at tog og busser er overfyldte, og det er dyrt. Til prisaspektet knyttes ofte en bemærkning om, at det er dyrt i forhold til, hvad man får.

Bilbrugerne adskiller sig fra kollektivbrugerne ved som den hyppigste negative ulempe at nævne tidsaspektet. Derudover fremhæves af bilbrugerne negative egenskaber *i forhold til bilen*, især nævnes den manglende frihed og flexibilitet.

Bilbrugerne nævner sjældent forhold, der kan relateres til materiel og indretning. Chaufførenes fremtræden nævnes praktisk taget heller ikke. Når disse argumenttyper,

som blev nævnt af kollektivbrugerne, ikke er fremtrædende hos bilbrugerne, skyldes det formentlig den ringe erfaring med kollektiv transport.

Der er, i store træk, overensstemmelse mellem de forhold der nævnes som positivt og negativt ved bilbrug i de to trafikantgrupper. Det er ikke tilfældet med de argumenter der fremføres for kollektivbrug. Her er forskellige opfattelser. Bilbrugere nævner ikke den kollektive transports positive egenskaber, hvorimod de negative egenskaber primært i form af manglende præcision - fremhæves. Endvidere er tidsaspektet et mere fremtrædende argument blandt bilbrugerne.

5. Diskussion

Storbybefolkningens valg mellem bil og kollektiv transport i bolig-arbejdsrejsen forklares ikke kun med, at trafikanterne har indlysende forskellige objektive omstændigheder. Andre forklaringselementer er søgt identificeret gennem åbne interviewforløb, hvor trafikanternes egne formuleringer om fordele og ulemper kommer til udtryk. Typer af argumenter, som vanskeligt lader sig beskrive objektivt, er identificeret.

Holdninger til konkrete handlinger basere sig på en afvejning af, hvilke fordele og ulemper der er forbundet med en given adfærd (diskussion af holdningsbegrebet litt. 1 og litt. 8). Holdningen er den samlede præference, som disse afvejninger resulterer i. Med spørgsmålene om fordele og ulemper er afdækket underliggende opfattelser, som har betydning for holdningsdannelsen.

På et aggregeret niveau synes den største forskel blandt bil- og kollektivbrugere at relatere sig til opfattelsen af fordele og ulemper ved kollektivbrug. Opfattelsen af fordele og ulemper ved at bruge bil er i store træk er ens i de to trafikantgrupper, med undtagelse af enkelte objektive forhold, hvor der er konstateret forskelle. Derimod er der forskelle i argumenter om fordele og ulemper ved kollektivbrug. Bilbrugerne adskiller sig fra kollektivbrugerne ved, som et vægtigt argument, at nævne tidsaspektet, samt overhovedet ikke at nævne den kollektive transports positive egenskaber i form af nem, bekvem, god og pålidelig betjening.

Hvordan bliver bilister kollektivbrugere i bolig-arbejdsrejsen? I en videre diskussion af overflytningsmuligheder fra kollektiv til bil er følgende spørgsmål centrale:

Hvordan bringes de samfundsmæssige fordele ind som en handlingsparameter i forhold til de individuelle fordele ?

Miljøet er bilbrugernes dårlige samvittighed. Miljøhensynet står overfor de individuelle fordele i form af frihed, flexibilitet, bekvem og nem transport. Hvordan brydes det sociale dilemma mellem på den ene side egennytte ved bilkørsel og på den anden side

de samfundsmæssige fordele, hvis flere lod bilen stå ? Bilbrugere er lige så ofte formulerede om dilemmaet som kollektivbrugerne.

Hvordan ændres bilbrugernes forestillinger om den kollektive transports egenskaber?
Bilbrugere opfatter ikke, i modsætning til kollektivbrugerne, de positive egenskaber ved den kollektive transport. I stedet hæfter de sig ved de dårlige egenskaber. Er der med det eksisterende betjeningsniveau en mulighed for, gennem ændring af bilbrugernes opfattelser, at gøre (ihvertfald nogle) bilister til kollektivbrugere?